

- 1 -

Schwungradlagerung für Brennkraftmaschinen

Die Erfindung bezieht sich auf eine Schwungradlagerung der Bauart nach dem Oberbegriff des Anspruches 1.

Im allgemeinen ist das Schwungrad starr mit einem Ende der Kurbelwelle verschraubt (z.B. DE-OS 22 03 425). Somit ist es über die Lagerung der Kurbelwelle fliegend gelagert. Bei dieser Lagerung verursachen die von den Gas- und Massenkräften erregten Wechseldrehmomente n -ter Ordnung Taumelschwingungen des Schwungrades und damit Biegeschwingungen der Kurbelwelle $n \pm 1$. Ordnung. Diese Schwingungen sind für die Biegeeigenfrequenzen von Kurbelwelle und Kurbelgehäuse eine Erregerquelle, die im Fall des Zusammentreffens von Erregerfrequenz und Eigenfrequenz zu schädlichen Resonanzen führen.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Schwungradlagerung der im Oberbegriff des Anspruches 1 beschriebenen Bauart zu schaffen, bei der Taumelschwingungen des Schwungrades und sich daraus ergebende Resonanzschwingungen unterbunden sind.

Diese Aufgabe löst die Erfindung durch die kennzeichnenden Merkmale des Anspruches 1.

Durch die zweiseitige Lagerung des Schwungrades und dessen elastische Antriebsverbindung mit der Kurbelwelle

können keine Taumelschwingungen des Schwungrades mehr auftreten und werden Resonanzschwingungen von Kurbelgehäuse und/oder Kurbelwelle vermieden.

Ausführungsformen und Weiterbildungen der Erfindung sind in den Ansprüchen 2 bis 6 gekennzeichnet. Eine nicht nur biege- sondern auch torsionselastische Ausbildung der Antriebsverbindung zwischen Kurbelwelle und Schwungrad führt zu einer Erhöhung der Kurbelwellen-Dreheigenfrequenzen, so daß ggf. ein Drehschwingungsdämpfer am vorderen Kurbelwellenende entfallen kann, sowie zu einer Verringerung der Drehungleichförmigkeiten am Anschluß einer Getriebe-Eingangswelle und damit von Getriebegeräuschen.

Im folgenden wird die Erfindung anhand eines in der Zeichnung dargestellten Ausführungsbeispiels erläutert. Die einzige Figur der Zeichnung zeigt einen Mittellängsschnitt einer Schwungradanordnung im Kupplungsgehäuse zwischen dem Kurbelgehäuse und dem Getriebegehäuse einer Brennkraftmaschine.

An die Stirnwand 1 des Kurbelgehäuses einer nicht dargestellten Brennkraftmaschine ist ein Kupplungsgehäuse 2 angeflanscht. Im Kupplungsgehäuse 2 ist ein Schwungrad 3 angeordnet, das mit einem Kupplungsdeckel 4 verschraubt ist. Ein Lageransatz 5 des Kupplungsdeckels 4 ist über ein Wälzlager 6 in einer Stirnwand 7 an der von der Stirnwand 1 des Kurbelgehäuses abgewandten Seite des Kupplungsgehäuses 2 gelagert.

An ein aus der Stirnwand 1 des Kurbelgehäuses ragendes Ende 8 der Kurbelwelle 9 der Brennkraftmaschine ist ein Mitnehmerstern 10 geschraubt, dessen achsparallel angeordnete Mitnehmerbolzen 11 über ein elastisches Verbindungselement in Form eines Gummielementes 12 mit entsprechenden Mitnehmerbolzen 13 des Schwungrades 3 verbunden sind.

Der Mitnehmerstern 10 weist eine konzentrische Bohrung 14 auf, durch die ein am Ende 8 der Kurbelwelle 9 ausgebildeter Lagerzapfen 15 ragt. Auf dem Lagerzapfen 15 ist ein Wälzlager 16 befestigt, auf dem eine Nabe 17 des Schwungrades 3 gelagert ist. In die Nabe 17 ist auf der dem Kupplungsdeckel 4 zugewandten Seite ein weiteres Wälzlager 18 eingepreßt, in dem eine Getriebe-Eingangswelle 19 gelagert ist.

Auf der Getriebe-Eingangswelle 19 ist eine Kupplungsscheibe 20 drehfest angeordnet, die mittels einer ringförmigen Druckscheibe 21 durch eine Tellerfeder 22 an eine Gegenfläche 23 gepreßt wird. Als Gegenfläche 23 dient eine der Innenseite des Kupplungsdeckels 4 zugewandte Ringfläche des Schwungrades 3.

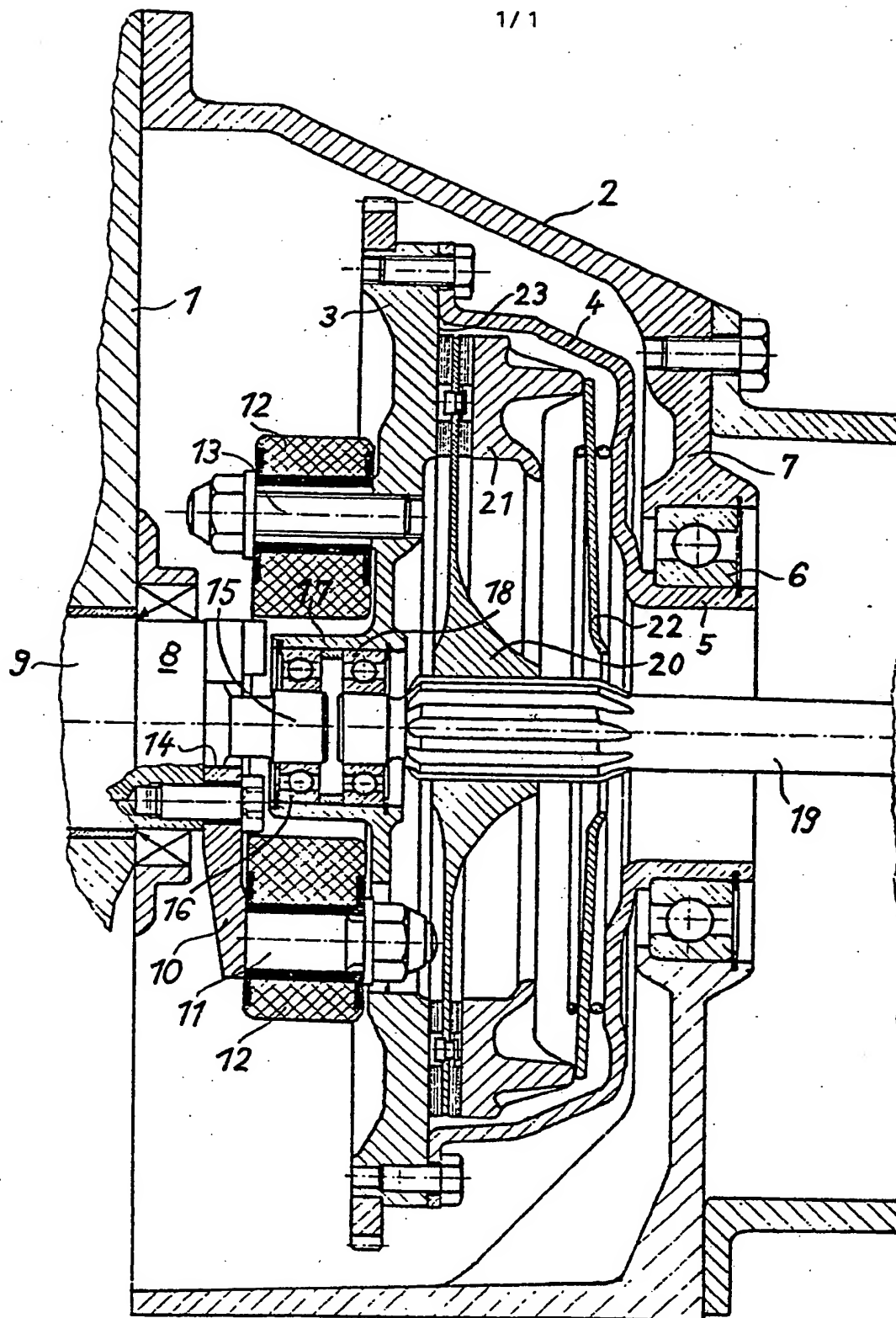
Bei der beschriebenen Schwungradlagerung ist eine elastische Kupplung bzw. Antriebsverbindung, die gummielastische Verbindungselemente verwendet am vorteilhaftesten, da sie nicht nur biege- und torsionselastisch ist, sondern außerdem auch dämpfende Eigenschaften aufweist.

Eine alternativ mögliche Vereinigung von Mitnehmerstern, gummielastischem Verbindungselement und Schwungrad zu einem einstückigen Bauteil führt außerdem zur Verringerung des Platzbedarfes und damit zu einer Verkürzung des Kupplungsgehäuses.

Patentansprüche:

1. Schwungradlagerung für Brennkraftmaschinen, bei denen ein Schwungrad für die Kurbelwelle und eine Schaltkupplung zu einer Einheit zusammengefaßt sind, dadurch gekennzeichnet,
 - daß das Schwungrad (3) über einen an ihm befestigten und die Schaltkupplung (20, 21, 22, 23) umschließenden Kupplungsdeckel (4) im Kupplungsgehäuse (2) und
 - mittels eines weiteren Lagers (16) am Ende (8) der Kurbelwelle (9) gelagert sowie
 - über eine elastische Kupplung (10, 11, 12, 13) mit der Kurbelwelle (9) antriebsverbunden ist.
2. Schwungradlagerung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet,
 - daß in der Nabe (17) des Schwungrades (3) zwei koaxiale Wälzlager (16 und 18) angeordnet sind,
 - von denen das eine (16) auf einen am Ende (8) der Kurbelwelle (9) ausgebildeten Lagerzapfen (15) aufgezogen ist und im anderen (18) ein Ende einer Getriebe-Eingangswelle (19) gelagert ist,
 - die über die Schaltkupplung (20 bis 23) mit dem Schwungrad (3) antriebsverbindbar ist.
3. Schwungradlagerung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet,
 - daß die elastische Kupplung (10, 11, 12, 13) biegeelastisch ist.
4. Schwungradlagerung nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet,
 - daß die elastische Kupplung (10, 11, 12, 13) torsionselastisch ist.

5. Schwungradlagerung nach Anspruch 1, 2 oder 4, dadurch gekennzeichnet,
- daß die elastische Kupplung aus einem am Ende (8) der Kurbelwelle (9) befestigten Mitnehmerstern (10) und einem elastischen Verbindungselement (Gummielement 12) besteht,
 - das einerseits an Mitnehmerbolzen (11) des Mitnehmersterns (10) und andererseits an Mitnehmerbolzen (13) des Schwungrades (3) befestigt ist.
6. Schwungradlagerung nach Anspruch 1, 2 oder 4, dadurch gekennzeichnet,
- daß die elastische Kupplung aus einem am Ende (8) der Kurbelwelle (9) angeordneten Mitnehmerstern (10) und einem elastischen Verbindungselement (Gummielement 12) besteht und
 - daß der Mitnehmerstern (10) das elastische Verbindungselement (Gummielement 12) und das Schwungrad (3) zu einer Einheit zusammenvulkanisiert sind.





Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

0049805

Nummer der Anmeldung

EP 81 10 7721

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl. 7)
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	betrifft Anspruch	
X	<u>DE - B - 2 640 159</u> (DE SCHELDE) * Insgesamt *	1,3,4	F 16 D 47/02
	--		
Y	<u>GB - A - 736 471</u> (CHENARD & WALCKER) * Insgesamt *	1,3,4	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl. 7)
	--		
Y	<u>DE - C - 536 501</u> (SIEMENS-SCHUCKERTWERKE) * Die Seite, Abbildungen 1,2 *	1,4,5	F 16 D 47/00 13/00
	--		
DA	<u>DE - A - 2 203 425</u> (NISSAN MOTOR)		
A	<u>FR - A - 920 355</u> (CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES)		
A	<u>GB - A - 1 066 239</u> (RENAULT)		KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE

<input checked="" type="checkbox"/> Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt.			X: von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y: von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A: technologischer Hintergrund O: nichtschriftliche Offenbarung P: Zwischenliteratur T: der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E: älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D: in der Anmeldung angeführtes Dokument L: aus andern Gründen angeführtes Dokument B: Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument
Recherchenort			
Den Haag		Abschlußdatum der Recherche	Prüfer
		15-01-1982	BALDWIN